



## NOTA INFORMATIVA DE INCIDENTE COM AERONAVE

- ✓ Esta nota informativa é divulgada para efeitos de prevenção de acidentes;
- ✓ A informação constante deste documento tem carácter provisório e contém apenas um resumo dos acontecimentos, estando sujeita a alterações durante o processo de investigação;
- ✓ A investigação de segurança não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades mas, e apenas, a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes.

PROCESSO GPIAA Nº 09/INCID/2015			
Data: 07/06/2015	Hora: 21:11 (UTC)	Local: Aeroporto do Porto (LPPR)	
Aeronave	Tipo: A320	Matrícula: CS-TKJ	Nº de série: 795
Operador	SATA INTERNACIONAL		
Origem/Destino	LPPR/LPPD		
Pessoas a bordo	2+5+152		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais			
Graves			
Ligeiras / Nenhumas	7	152	
Danos na aeronave: Nenhum			

### BREVE DESCRIÇÃO

No passado dia 07 de Junho, pelas 21:11 UTC, um A320 com o registo CS-TKJ e indicativo RZO175, operado pela SATA INTERNACIONAL, com 152 passageiros e 7 tripulantes a bordo, descolou do Aeroporto do Porto para um voo regular com destino a Ponta Delgada.

Nessa altura o céu apresentava-se com algumas nuvens de formação convectiva, visibilidade superior a 10 quilómetros, a temperatura era de 23°C e o vento soprava de Sul/Sudoeste com fraca intensidade.

Todo o tráfego de e para LPPR,



entre o qual se encontrava operadores como a *Ryanair*, TAP e Lufthansa, estava a ser sequenciado de forma lógica pelo respetivo órgão ATC para a pista 17. Ainda no Stand 31 o RZO175 questionou o órgão ATC sobre a possibilidade de ser utilizada a pista 35 tendo obtido como resposta “**...I’LL ADVISE AT PUSH BACK DEPENDING ON TRAFFIC BUT I DON’T THINK SO...**”. Entretanto, o RZO175 foi autorizado para *push-back* e *start-up* e, em seguida, a taxiar até ao  *Holding Point* da pista 17, via *Foxtrot*, e *back-track* também na pista 17 para uma descolagem *full lenght*. Durante a manobra de táxi, foi solicitado ao RZO175 por parte do órgão ATC para expedir a mesma tendo o pedido sido aceite “**...WE’LL EXPEDITE TAXI, AIR AÇORES 175...**”. Já na posição de descolagem, o RZO175 foi autorizado para a mesma “**...AIR AÇORES 175, WIND 1-9-0 DEGREES, 5 KNOTS, RWY 1-7, CLEARED FOR TAKE OFF...**” e efetuou o respetivo *readback*. Após a descolagem o RZO175 foi autorizado a subir para FL240 e, posteriormente, instruído a comunicar com o Controlo de Lisboa na respectiva frequência.

O Comandante do Voo reportou, mais tarde, que iniciou a manobra de táxi com a indicação de 250°C nos travões e que, em função das condições que o próprio órgão ATC gerou, durante a corrida de descolagem essa mesma temperatura viria a atingir os 300°C (limite máximo), comprovada através da respectiva mensagem ECAM “BRAKES HOT”, tendo optado por não descontinuar a manobra dando a voz de “**GO**”. O RZO175 manteve o trem de aterragem em baixo até que a temperatura dos travões baixasse até os 180-200°C.

Pelo facto do Comandante do Voo ter alegado que a pressão colocada pelo órgão ATC não permitiu o cálculo da performance adequada para a descolagem o GPIAA, no âmbito da Segurança Operacional, decidiu abrir um processo de investigação.

#### **NOTAS:**

- Os investigadores do GPIAA usaram os dados fornecidos pelo operador e pelo órgão ATC para elaborar esta Nota Informativa de Incidente;
- O Director do GPIAA ordenou a investigação do evento, em conformidade com o Decreto-Lei 318/99, Regulamento UE 996/2010 e Anexo 13 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, por forma a identificar as causas deste incidente e prevenir futuras recorrências.
- A fotografia utilizada nesta Nota Informativa é da autoria de Tiago Palla – Portugal Spotters e foi extraída de um *website* ([www.airliners.net](http://www.airliners.net)).
- Todas as horas referidas neste documento são horas UTC.

Lisboa, 19 de Junho de 2015